50 gr

Nr 3

LOT POLSKI

OBRONA PRZECIWLOTNICZO-GAZOWA

DWUTYGODNIK

18 lutego 1935 r.

ROK WYD. XIII.



LOT NAD ELBRUSEM

30-I-35 r. grupa 3 samolotów Z. S. R. R. pod d-twem Czankatadze przeleciała nad górami Kaukazu.
Jest to pierwszy przelot tego rodzaju.

DONIOSŁE DECYZJE

W dniu 4 lutego b. r., odbyło się w Paryżu posiedzenie F. A. I. (Międzynarodowa Federacja Lotnicza), na której delegat Aeroklubu R. P. mjr. pil. inż. Chramiec złożył oświadczenie, że Aeroklub Rzplitej, niestety, nie będzie mógł brać udziału ani w najbliższych zawodach lotniczych „Challenge de Tourisme International", ani też w ich organizacji. Polska powzięła decyzję skierowania swych wysiłków lotniczych na inne tory, na których nie leżą zawody w rodzaju dotychczasowych Challenge'ów.

Decyzja wycofania się lotnictwa polskiego z udziału w przyszłym Challenge'u była niespodzianką dla społeczeństwa. Szukając przyczyn tego wystąpienia, redakcja nasza zwróciła się w pierwszym rzędzie do p. gen. dyw. inż. Leona Berbeckiego, który jako prezes Zarz. Gł. LOPP. i Komitetu „Żwirki i Wigury", był najdokładniej poinformowany o zamierzeniach władz lotniczych. Nie zapominajmy, że Challenge 1934 zawdzięczał Lidze Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, oraz Komitetowi „Żwirki i Wigury" przy Zarządzie Głównym LOPP. zebranie wśród społeczeństwa ponad 1 miljona złotych, przeznaczonych na udział Polski w zawodach.

Tembardziej więc dziś, kiedy już rozpoczęła się akcja zbiórkowa na Challenge 1936, należało prosić o podanie przyczyn wycofania się z Challenge'u, aby wyjaśnić i uspokoić opinję publiczną, która pozbawiona właściwych informacji mogłaby wysnuwać wnioski zupełnie fałszywe.

W zrozumieniu ważności tego zagadnienia, p. generał Berbecki udzielił nam łaskawie rzeczowych informacji, które równocześnie, za pośrednictwem agencji „Iskra", zostały podane do wiadomości wszystkich dzienników.

A oto one:

— Wiadomość o wycofaniu się Polski z Challenge'u spadła na całe społeczeństwo jak przykra niespodzianka. Czy LOPP. spodziewał się takiej decyzji?

— O oczekiwaniu napewne takiej decyzji trudno byłoby mówić, ale niespodzianką dla nas nie była ona w żadnym razie. Przecież odrazu po uroczystem zakończeniu zwycięskich dla nas zawodów, zaczęły się w kołach fachowych rozważania wyników i dyskusje nad tem, co naszemu lotnictwu Challenge daje. Echa tych dyskusyj przenikały przecież nawet do prasy. Naprzykład dyskusja na temat silników. Do ostatnich zawodów wytworzyliśmy nowy typ silnika, typ pionierski. Ale nie było mowy jeszcze o produkowaniu go masowo. Teraz do nowych zawodów trzebaby konstruować typ nowy i czekać z szerszą produkcją znowu na wyniki nowych prób. Mielibyśmy więc same prototypy, ale nie mielibyśmy typów. To dotyczy nietylko silników, ale i samolotów. Mamy zwycięskie modele, mamy prototypy, ale też nie mamy typów rozpowszechnionych naprawdę. Zawody challenge'owe lansują prototypy, ale nie wprowadzają szerokiego uprawiania lotnictwa. Te rzeczy w kołach fachowych dyskutowało się od szeregu miesięcy żywo i głęboko. Sprawa udziału w Challenge'u nie mogła więc być dla nikogo rzeczą przesądzoną. Owszem, była rzeczą kwestjonowaną i wymagającą dopiero decyzji, która przed dniem dzisiejszym zapaść musiała. Szanse ważyły się długo — więc niespodzianki być nie mogło.

— Oświadczenie, złożone przez przedstawiciela Polski w Paryżu mówi o nowych torach. Jakież są te nowe tory?

— Bardzo proste: pójście wgłąb i wszerz! Mamy osiągnięcia szczytowe, mamy zwycięstwa elitarne, ale nie mamy szerokiej płaszczyzny rozwojowej lotnictwa. Mamy asy — nie mamy szerokich zastępów lotniczych. Czyż ogólny poziom rozwoju lotnictwa w Polsce odpowiada choć w przybliżeniu naszym osiągnięciom szczytowym? — Nie! Ilu mamy lotników amatorów w Polsce mających swe aparaty? Można ich niemal zliczyć na palcach jednej ręki! A we Francji jest ich zgórą 900! Ile jest w Polsce aparatów sportowych? Zaledwie czterdzieści. A ile lotnisk po polskich miastach i miasteczkach? Szkoda mówić.

To jest więc dziś zadanie najpilniejsze i najważniejsze: demokratyzacja lotnictwa. Rozszerzenie jego podstaw, stworzenie wreszcie szerokich fundamentów dla jego zdrowego i trwałego rozwoju, organizowanie zastępów lotniczych w całej Polsce i zaopatrzenie ich w aparaty i lotniska. W wielkiej grze międzynarodowej o prymat, poważnym partnerem na dłuższą metę jest tylko ten, który oprócz asów, ma także komplet kart innych.

Społeczeństwo nasze dokonało już wielkich wysiłków, które odegrały decydującą rolę w uzyskaniu zwycięstw dotychczasowych. Wysiłek społeczny miał do dziś jednak raczej charakter finansowania zwycięstwa. Dziś trzeba, aby oprócz pięćdziesięciogroszówek na przypięcie skrzydeł naszym najlepszym skrzydlatym rycerzom — obywatele uczyli się latać też sami jak najliczniej. Kształćmy całe rzesze lotnicze! To są nowe tory, dziś dla nas konieczne.

— Czy w tej myśli LOPP. brał udział w decydowaniu o Challenge'u?

— LOPP. nie decyduje o braniu czy niebraniu udziału w zawodach. Jesteśmy organizacją społeczną, która — jeśli chodzi o lotnictwo — organizuje tylko wysiłki społeczeństwa w tej dziedzinie, stosując się do stawianych sobie zadań. Deklaracja przedstawiciela Polski o niebraniu udziału w Challenge'u, wskazując na decyzję o wkroczeniu na inne tory pracy, daje nam instrukcję do której się zastosujemy. Rozumiemy bowiem z doświadczenia własnego przesłanki, które do tej decyzji doprowadziły. Instrukcja ta zmieni kierunek prac naszych, lecz nie prowadzi bynajmniej do ich zaniechania. Przeciwnie — wysiłek ten będzie może jeszcze większy i trudniejszy, niż dotychczas, bo musi objąć szersze koła społeczne. Ma dać podstawy szerszej produkcji aparatów i dać każdemu miastu i miasteczku w Polsce własny samolot. Zamiast kilku par zwycięskich skrzydeł — ma dać cały rój samolotów nad Polską. To wielka i trudna praca, ale musimy ją wykonać, bo jest niezbędna dla trwałego rozwoju lotnictwa.

Tak się złożyło, że tego samego dnia odbyło się wieczorem posiedzenie Zarządu Głównego LOPP., na którem między innemi, Pan Prezes wyjaśnił zebranym powody wycofania się Polski z Challenge'u, oraz nakreślił w ogólnych zarysach cele, jakie LOPP. i Komitet Żwirki i Wigury postawił sobie obecnie w związku ze zmienioną sytuacją. Dadzą się one ująć krótko: jak najwięcej kół szybowcowych i ośrodków p. w. lotniczego. Powołać, wyszkolić i dać Państwu możliwie dużą ilość pilotów sportowych w wieku przedpoborowym. Umożliwić trening już wyszkolonym pilotom. Stworzyć i produkować szybowce i samoloty, odpowiadające potrzebom szkolnym i treningowym, w takiej ilości, aby wszystkie potrzeby zostały zaspokojone. Pójść „wgłąb i wszerz", a więc uprzystępnić lotnictwo najszerszym warstwom społecznym, a nie ograniczać go tylko do ciasnego kółka „elity". — jednem słowem zdemokratyzować go w ścisłem tego słowa znaczeniu. Oprócz szybowców i samolotów, musi się pomyśleć o organizacji szybowisk i lotnisk, wraz z odpowiedniemi urządzeniami, bez których niemożnaby nawet myśleć o szerokim rozwoju lotnictwa. Cele te dadzą się zrealizować tylko przy wydatnej pomocy społeczeństwa. Dlatego Komitet Żwirki i Wigury, zbierający dotychczas fundusze na Challenge 1934 i 1936, powinien nie wstrzymywać swojej akcji, ale zwielokrotnić ją, aby osiągnąć maksimum środków na cele, które wreszcie postawią nasze lotnictwo sportowe na poziomie, odpowiadającym wymaganiom trzydziestokilkomiljonowego narodu i Państwa o znaczeniu mocarstwowem.

A. W.

CO, GDZIE I KIEDY?

(Wiadomości z kraju)

15-lecie odzyskania morza. — Zebranie ofiarodawców challenge'owych. — 800 tysięcy na lotnictwo sportowe. — Kurs narciarsko-szybowcowy. — Wirowiec. — Książki, teatr i film. — Bilans lotnictwa komunikacyjnego. — Pierwszy mechanik pokładowy „półmiljonerem".

L. O. P. P. złożyła swej siostrzanej organizacji, Lidze Morskiej i Kolonjalnej w dn. 10 b. m. serdeczne gratulacje.

Może wiedzą już o tem czytelnicy nasi z prasy codziennej, choć raczej przypuszczam, że się tylko tego domyślali, gdyż w dniu tej radosnej rocznicy, wszelkich życzeń sypało się bardzo wiele. Otrzymywało je zarówno Kierownictwo Marynarki Wojennej, jak Urząd Morski, Obrona Wybrzeża, jak Szkoły... Nadsyłał je — cały kraj.

Zresztą nietylko kraj. Miasto Littorja (północna Italja, nad Adrjatykiem, gdzie dzięki Il Duce, na błotach powstało kwitnące miasto), otóż miasto Littorja przesłało Gdyni puhar onyksowy. Dedykacja w języku polskim kończyła się słowami: „...wiara narodów i genjalność wodzów zawsze osiągają zamierzone cele".

Piękny puhar, zdobiony w piękniejsze jeszcze słowa, otrzymała Gdynia po 15-tu latach, od chwili, gdy na maszcie, na wybrzeżu Bałtyku załopotała pierwsza polska bandera, a pierwszą szachownicę lotniczą wymalowano na skrzydłach wodnosamolotów.

Dziś niejedna bandera kwitnie na wodach świata całego. Jest tych czerwono-białych kwiatów jeszcze niewiele, ale przybywa ich z każdym dniem, jak z dniem każdym przybywa w sercach narodu miłości do szerokich wód świata. Patrzymy na nie przez wąską bramę naszego wybrzeża.

Dla znaków polskich na skrzydłach nie zabraknie nad 390.000 klm. kwadr. naszej ziemi własnego morza powietrznego. Na niem mogą, muszą i będą mnożyć się skrzydła znakowane SP z dniem każdym.

Zaledwie zapadła decyzja, że wycofujemy się z Challenge'u, gdy już poczęliśmy dążyć do realizacji hasła: „Lotnictwo rozrasta się wszerz i wgłąb".

Jednym z najważniejszych odruchów społeczeństwa w tym kierunku było zebranie delegatów ofiarodawców na Challenge 1936 r.

Jednogłośnie uchwalono nie zaprzestać dalszej zbiórki, zadeklarowanych składek i ofiar, przekazywanych do Komitetu Żwirki i Wigury, lecz przeznaczyć te fundusze na udostępnienie lotnictwa dla młodzieży jak najszerszych warstw społeczeństwa.

Tak uchwalili zarówno podoficerowie, jak organizacje urzędnicze, koła rzemieślnicze, jak młodzież szkolna, Straż Graniczna, jak Monopole.

W parę dni później, 13 b. m., Sejm uchwalił, że 800 tys. złotych, przeznaczonych w budżecie Ministerstwa Komunikacji na Challenge, zostanie obrócone na rozwój lotnictwa sportowego i szybownictwa.



Cały naród czuje i rozumie, że musi stać się narodem lotników.

Wiem dobrze, że teraz częściej jeszcze, niż dotąd, zaczną napływać listy do Redakcji o treści mniejwięcej takiej: „...jestem stałym czytelnikiem... chcę zostać pilotem... co robić?...?

Parę słów odpowiedzi dla tych, co tak pisali i jeszcze pisać będą:

Jest w opracowaniu i wkrótce ujrzy światło dzienne nowa ustawa o lotnictwie sportowem. Gdy się ukaże — opublikujemy. Zwracać się obecnie radzimy do najbliższych Aeroklubów i do Ośrodków P. W. Lotniczego. Nie mówię o kandydatach na lotników wojskowych — zawodowych. Im bowiem jedynie Departament Aeronautyki M. S. Wojsk. może coś powiedzieć. Adres: Warszawa, ul. Puławska 4.

W każdym wypadku radzimy nie zapominać o szkołach szybowcowych L. O. P. P. Właśnie w Kulikowie Krzemienieckim (poczta Bereżce) od 18 lutego do 18 marca b. r. trwa kurs szybowcowo-narciarski. Szkoła ta słynie m. in. z tego, że dzięki doskonałym warunkom terenowym, odbył się tam tej zimy lot szybowcowy, trwający przeszło godzinę.

Szkolenie praktyczne — w kategorji A i B, pozatem kurs teoretyczny, przeszkolenie w montażu i remontach szybowców, jak również narciarskie wycieczki krajoznawcze. Poza Wołyniem, chwilowo na froncie szybowcowym panuje spokój, ale na wiosnę... zobaczycie!

Pamiętajmy, że wyszkolony szybownik uczy się latać na samolocie szybciej i z mniejszem ryzykiem dla siebie i powierzonej maszyny. I dostać się do szkoły lotniczej łatwiej.

Potem jest droga otwarta i na samoloty i na autożyro...

Ale! Powiedziałem autożyro i zdaje się popełniłem gruby anachronizm. Dziś, coprawda jeszcze nieoficjalnie, dla wynalazku de la Cierva przyjmuje się nazwa „wirowiec". Niektórzy obstają przy „wiropłat". Inne nazwy, jak wirolot, pionolot, wirnikowiec i t. p., zdaje się upadły. (Po licznych dyskusjach pp.: Kuszelewskiel, Wasylewskiego, Winawera i innych).

Ppłk. Stachoń, który pierwszy przeleciał na autożyro do Polski, nazwał je również wirowcem, w książeczce popularnej, którą za naszem pośrednictwem ma zamiar wydać.

Jeżeli już zaczęliśmy mówić o wydawnictwach lotniczych, to przypomnieć wypada, że ostatnio ukazały się na rynku dwie książki. Pierwsza, to wspaniale wydane dzieło ppłk. Kwiecińskiego „L'Aeronautique en Pologne" w języku francuskim, przeznaczona dla zagranicy. Druga, to miłe napisane wspomnienia z frontu i pierwszej szkoły pilotów Zdzisława Harlendera: „Na podniebnych szlakach" (Zakochani w maszynach). Fama głosi, że J. Meissner wydaje doskonałą powieść sterowcową. Lisiewicz, autor „Suity lotniczej", cieszy się obecnie powodzeniem swojej sztuki „Nocne loty", wystawionej we Lwowie. W Warszawie teatr młodocianego widza na Karowej gra dalej „Staś lotnikiem".

Film lotniczy też nie śpi. P. A. T. wykańcza pod egidą LOPP'u film sprawozdawczy z zeszłorocznego Challenge'u.

Kto jest w Warszawie, a chciałby zobaczyć obraz z poczynań powietrznych naszych wschodnich sąsiadów, niech idzie do Majestic'u. Zobaczy tam nadprogram film Z. S. S. R. „Skrzydlata parada". Wygląda to tak pokojowo, jak ćwiczenia gimnastyczne młodzieży japońskiej, lub np. czołg, ciągnący za sobą pług i nazwany przezornie traktorem. Prócz niezliczonej ilości samolotów sportowych, widzimy potężne maszyny komunikacyjne.

Jak się przedstawia komunikacja lotnicza w Rosji, powiemy kiedyś, innym razem, dziś wspomnijmy o sobie.

Przeglądając bilans Polskich Linij Lotniczych „Lot" za rok 1934, widzimy, że przewiozły one pasażerów 18.198 (w roku 1922 było 527). Bagażu i towarów — 362.840 kg. (w roku 1922 — 9.410). Poczty i gazet przeleciało 47.716 kg. (w roku 1922 — 295 kg.)

Wypadku, od początku istnienia naszych linij lotniczych, nie było żadnego.

Co tu dużo gadać, mamy doskonałych pilotów i świetne samoloty.

Mówiąc o lotnictwie, zwykle myślimy tylko o pilocie i konstruktorach, o innych, np. o mechanikach lotniczych, mamy brzydki zwyczaj zapominać. Tembardziej więc podkreślić się godzi, że p. Eliaszew, mechanik pokładowy P. L. L. „Lot" obchodził niedawno, jako pierwszy wśród swych kolegów, przelot półmiljonowego kilometra.

7. 13.





DLACZEGO POLSKA ZREZYGNOWAŁA Z CHALLENGE'U?

Z wiadomości prasowych wiedzą czytelnicy, że Polska zrezygnowała z organizacji i udziału w następnych Challenge'ach. Jak wiadomo, lotnictwo nasze odniosło dwukrotne zwycięstwo w międzynarodowych zawodach lotniczych przez ś. p. pil. F. Żwirkę w Berlinie 1932 r. i kpt. pil. J. Bajana w Warszawie 1934 r. Następne zawody miały się odbyć w Warszawie 1936 r. i było dużo danych, że i po raz trzeci zdobędziemy pierwsze miejsce, a tem samem puhar F. A. I. na własność.

Czyżbyśmy się nie czuli na siłach do podjęcia walki w tym turnieju międzynarodowym? Napewno nie — tu inne względy przemawiają a nie brak sił i zdolności, bo wszakże wykazaliśmy światu, że tak pod względem personalnym, jak i materjałowym lotnictwo nasze stanęło całkowicie na wysokości zadania, bijąc w szlachetnem współzawodnictwie konkurentów, będących reprezentantami największych potęg lotniczych świata.

A więc inne względy musiały przemawiać za taką, a nie inną decyzją władz lotniczych. Przyczyny tej decyzji są wielorakie i trudno je wyczerpać w krótkim artykule, nie mniej jednak postaramy się wyjaśnić pewne sprawy, łączące się z tem zagadnieniem.

Impreza tego rodzaju, jakim jest Challenge, kosztuje duże sumy, obliczane w miljonach złotych, nie licząc już olbrzymiego wysiłku całego szeregu ludzi, związanych bezpośrednio i pośrednio z Challenge'm. Do zawodów międzynarodowych nie staje się na zwykłym seryjnym sprzęcie sportowym, którego używamy w życiu codziennem, a wprost przeciwnie, trzeba drużyny reprezentacyjne wyekwipować w możliwie najlepszy i najnowszy sprzęt o zdecydowanych walorach technicznych, przewyższających sprzęt konkurentów. Tu w grę wchodzą ambicje nietylko aeroklubowe, ale narodowe.

Dzięki temu, osiągnęliśmy bardzo wysoki poziom, ale dostępny jedynie dla elity lotnictwa, nastawionej na wyczyny i zwycięstwa. Poziom ten kosztował olbrzymie sumy finansowe i był wykwitem wysiłku najlepszych sił lotnictwa wojskowego i cywilnego.

Cóż nam Challenge mógł jeszcze dać, kiedy w konkurencji technicznej i czysto lotniczej osiągnęliśmy tak wysoki poziom, że właściwie nie było już o co walczyć, jak tylko chyba dla zaspokojenia ambicji zwycięzcy.

Celem Challenge'u, zainicjowanego przez Francję w 1928 roku było osiągnięcie, drogą szlachetnej rywalizacji między narodami, najlepszego samolotu turystycznego. Miało to w rezultacie udostępnić turystykę lotniczą jak najszerszym warstwom społecznym. Zawody jednak poszły w innym kierunku. W 1929 roku punktacja, przewidziana wyłącznie za sprzęt, dawała możliwość osiągnięcia maksimum 37% ogółu punktów dodatnich. Reszta punktów była przeznaczona na ocenę wyczynu lotniczego pilota sportowego. Z roku na rok, z jednego Challenge'u na drugi, rośnie ten procent na korzyść techniki, wyrażając się następującemi cyframi procentowemi: 1930 rok — 45 proc., 1932 — 55 proc. i 1934 — 78 proc. Z zawodów lotnictwa sportowego wytworzyły się zawody konstruktorów, zawody przemysłu lotniczego.



Plakat propagandowy w Z. S. R. R.

Zawrotne tempo coraz większych wymagań technicznych doprowadziło Challenge do wyżyn niedostępnych zwykłemu zjadaczowi chleba lotniczego, a przeznaczony wyłącznie dla ciasnego kółka „elity lotniczej".

Gdybyśmy rozporządzali takiemi zasobami materjałowemi i personalnemi, jak Anglja i Francja, które się, nota bene, już poprzednio wycofały, to jeszcze może usprawiedliwione byłoby dążenie do osiągnięcia ostatecznego zwycięstwa, ale niestety, środki, jakiemi rozporządzamy, są niewspółmiernie mniejsze od innych potęg lotniczych. Jeśli zatem ponownie poświęcilibyśmy olbrzymie sumy i wysiłki, aby godnie stanąć do Challenge'u 1936, jako jego organizatorzy i zwycięzcy zawodnicy, to inne palące potrzeby naszego lotnictwa sportowego musiałyby być odłożone znów na 2 lata.

Nie stać nas na jedno i drugie. Nie możemy równocześnie zatrudnić konstruktorów, inżynierów, techników i cały szerg specjalistów, nad pracami dla stworzenia nowego doskonałego płatowca i silnika challenge'owego, następnie, nad organizacją samych zawodów, a równocześnie żądać od nich pracy na rzecz rozwoju lotnictwa sportowego w szerokiem ujęciu tego zagadnienia.

Samolot challenge'owy, jako prototyp, kosztuje bardzo dużo, a życie jego kończy się razem z zawodami, bo nigdy nie przerodzi się na typ popularny, łatwy i tani, taki, jaki nam jest potrzebny do wyszkolenia i sportu lotniczego szerokich rzesz młodych adeptów lotniczych.

To jest zupełnie zrozumiałe, bo inne są wymagania stawiane samolotom wyczynowym, a inne samolotom codziennego użytku. W rezultacie, osiągnęliśmy bardzo wysoki poziom techniczny, — nasze maszyny wyczynowe okazały się najlepsze na świecie, ale za to nie mamy odpowiedniej ilości i jakości samolotów popularnych, tanich, łatwych, przeznaczonych do codziennego użytku w naszem lotnictwie sportowem.

P. W. lotnicze w Anglji.



Musimy sobie jasno uzmysłowić, że lotnictwo sportowe będzie miało tylko wtedy jakąś wartość dla Państwa, jeśli będzie obejmowało możliwie najszersze warstwy młodzieży, a nie zamknie się w ciasnych ramach w małej ilości wybrańców losu. Cóż nam z najlepszego nawet, pod względem jakości, lotnictwa sportowego, jeśli ono będzie dostępne jedynie dla jednostek, a nie mas. Ale i tu nawet nie zachodzi ten wypadek, bo „elitę" lotnictwa sportowego, kategorję wysokiej klasy pilotów, mogących się pokusić o laury na arenie międzynarodowej, tworzą piloci wojskowi i komunikacyjni. A więc i w tej dziedzinie, Challenge, idący pod firmą lotnictwa sportowego, bardzo mało ma łączności z prawdziwym sportem lotniczym.

Czy Challenge da nam liczne zastępy młodych dobrze wyszkolonych pilotów sportowych? Czy da nam tak potrzebne, tanie, łatwe i bezpieczne samoloty szkolno-sportowe? Da znów kilka drogich maszyn wyczynowych, bezużytecznych dla wyszkolenia i treningu młodych pilotów, — da możność zabłyśnięcia naszej elicie lotniczej talentami, które znamy i które mogą z pożytkiem wykorzystać w lotnictwie wojskowem i komunikacyjnem. Cóż więc więcej się opłaci, czy zużycie najlepszych lotniczych sił konstrukcyjnych, technicznych, organizacyjnych i wykonawczych, wreszcie kilku miljonów złotych, z trudem wyciśniętych ze społeczeństwa, dla dziś już małowartościowych poczynań challenge'owych, czy też rzucenie tych sił i środków na szybownictwo, p. w. lotnicze i lotnictwo sportowe?

Zamiast się ograniczać i nastawiać na wyżyny i elitarne zwycięstwa, pójdźmy wgłąb i wszerz, mówi nam Prezes Zarządu Głównego LOPP., gen. dyw. inż. L. Berbecki, w wywiadzie prasowym.

Cóż to znaczy? Proste — nauczmy latać jak najszersze warstwy młodzieży, — do szybownictwa i lotnictwa sportowego pociągnijmy młodzież w szerokim zakresie, wyszkolmy ich w ramach p. w. lotniczego, aby z chwilą powołania do wojska, znalazła się już przygotowana do służby w lotnictwie, a po jej ukończeniu tworzyła liczną i dobrze wyszkoloną rezerwową armję powietrzną, która zgrupowana w aeroklubach polskich, znajdzie możliwość dalszego treningu i doskonalenia się.

Potośmy zrezygnowali z Challenge'u, aby wszystkie siły rzucić właśnie w tym kierunku, tembardziej, że pomoc dla lotnictwa sportowego staje się sprawą piekącą i niecierpiącą zwłoki. Że tak jest, łatwo się przekonać z cyfr, jakie znajdujemy w jubileuszowem wydawnictwie „Polski Skrzydlatej", organie aeroklubów, a odnoszące się do stanu naszego szybownictwa i lotnictwa sportowego.

Mamy 10 Aeroklubów, — a w nich ogólnie 116 samolotów, 1453 członków i 328 pilotów.

To znaczy, że przeciętnie na 1 Aeroklub przypada 11 — 12 samolotów, 33 pilotów i 145 członków. Zatem na 1 samolot przypada ponad 3 pilotów i przeszło 12 członków, kandydatów na pilotów.

Z ilości godzin, wylatanych w 1933 r. wynikało, że 1 pilot wykonuje przeciętnie w roku 52 lotów, w czasie 16 godzin.

A więc w Państwie 33 miljonowem, zaliczonem do kategorji mocarstw, raptem 1 pilot sportowy przypada na 100 tysięcy mieszkańców, a 1 samolot sportowy na około 300 tysięcy mieszkańców, choć i tu stosunek będzie jeszcze gorszy, bo samolotów prawdziwie sportowych mamy znacznie mniej, reszta to samoloty wojskowe szkolne, ofiarowane aeroklubom.

52 loty w ciągu 16 godzin na pilota w roku, to cyfry, które obrazują całą biedotę naszych aeroklubów, bo przy tych warunkach ani szkolenie nowych pilotów, ani trening już wyszkolonych, nie da pomyślnych rezultatów.

W tych warunkach zrozumiemy, że 3 — 4 miljony złotych, wydanych na Challenge 1934, to równowartość 150 — 200 nowoczesnych, doskonałych samolotów szkolno-sportowych, które dadzą możność wyszkolenia i treningu około 500 nowych pilotów.

A szybownictwo? Kilka tysięcy kandydatów jest zgrupowanych w kołach szybowcowych LOPP, dobiegających setki. Mamy około 30 szybowisk i około 100 szybowców, oraz ponada 1000 pilotów szybowcowych.

A więc ta sama historja, co z lotnictwem sportowem. Jeśli na 1 szybowiec przypada 10 pilotów i kilkudziesięciu uczni pilotów, to jasne, że w tych warunkach o wyszkoleniu szerokich rzesz młodzieży nie można mówić. Na wielotysięczne rzesze młodzieży mamy 100 szybowców, na kraj o powierzchni 388.390 km^5, o doskonałych terenach szybowniczych, — raptem 30 szybowisk.

Cóż więc więcej warte dla Państwa, lotnictwa, sił obronnych kraju, wreszcie naszej młodzieży, garnącej się do lotnictwa, — czy







Liczne zastępy modelarzy w Niemczech

wysilanie się na zdobycie puharu challenge'owego, czy też rozbudowa „wgłąb i wszerz" naszego szybownictwa i lotnictwa sportowego?

Wysiłki, które skierujemy na rozwój naszego lotnictwa, musi poprzeć całe społeczeństwo, tak, jak poparło akcję challenge'ową. Ofiarność nie może się żadną miarą zmniejszyć, a przeciwnie podwoić, bo cel, dla którego zrezygnowaliśmy z Challenge'u, jest bez porównania ważniejszy — jest kwestją życia lotnictwa sportowego i jego rozwoju.

A. Wojtyga, mjr.-pil.

Z ŻYCIA LIGI OBRONY POWIETRZNEJ i PRZECIWGAZOWEJ

CO SŁYCHAĆ W TERENIE?

OKRĄG BIAŁOSTOCKI.

Przy centralnym Związku właścicieli realności w Białymstoku, powstało nowe Koło LOPP. Witamy!

OKRĄG LWOWSKI.

W obrębie Obwodu Powiatowego L. O. P. P. w Złoczowie, przybyło nowe Koło Miejscowe w Podhorcach. Witamy!

OKRĄG ŁÓDZKI.

Całe szeregi młodzieży łódzkiej starają się swemi małemi, groszowemi oszczędnościami popierać cele LOPP. W ostatnich czasach uczniowie Szkoły Handlowej w Piotrkowie urządzili miły i sympatyczny wieczór wokalno-muzyczny, przeznaczając dochód z niego na LOPP. Jest to bardzo chwalebne i godne naśladowania.

OKRĄG POLESKI.

Dotychczasowy wiceprezes Zarządu Okręgu Wojewódzkiego LOPP. p. wicewojewoda Lucjan Witkowski, zrezygnował z zajmowanego stanowiska z powodu przeniesienia służbowego do Kielc. W okresie swego urzędowania zyskał sobie szczerą sympatję i uznanie członków LOPP, to też wszyscy żegnali go z prawdziwym żalem.

Koło sympatyków Teatru Ludowego w Prużanie urządziło przedstawienie, przeznaczając całkowity dochód na cele LOPP. Czyn godny naśladownictwa!

OKRĄG POMORSKI.

Obwód Miejski LOPP. w Toruniu zaprowadził stałe codzienne dyżury w biurze Obwodu w godzinach między 9-tą a 12-tą i 18-tą a 20-tą.

W Brusach zostało założone nowe Koło Miejscowe LOPP. — Witamy!

OKRĄG POZNAŃSKI

Obwód Miejski LOPP. w Bydgoszczy przygotowuje już urozmaicony program na „12ty Tydzień LOPP". Między innemi atrakcjami, urządzi po raz pierwszy wielką imprezę na lotnisku, z wypuszczeniem kilku tysięcy baloników z napisem LOPP. i z pocztówką, o nagrody pieniężne dla tych baloników, które uzyskają jak najdalszą odległość od miejsca wypuszczenia.

Obwód powiatowy LOPP w Wągrowcu wyświetlał w tych dniach w Stawkach trzy filmy propagandowe LOPP przy wypełnionej po brzegi sali.

OKRĄG ŚLĄSKI.

Na terenie Obwodu Pszczyńskiego powstały 3 nowe Koła Miejscowe LOPP., a to: w Imielnie, Podlesiu i w Piotrowicach. Witamy!

Śląski Okrąg Wojewódzki przystąpił ostatnio do wzmożonej propagandy swych celów i zadań wśród kobiet, organizując równocześnie akcję zakładania Kół Kobiecych LOPP. W styczniu zorganizowano już Koła Kobiece LOPP. na miasto Katowice.

Obwód Powiatowy LOPP. w Bielsku urządził dnia 2 lutego b. r. bal, z którego dochód przeznaczono na budowę lotniska w Aleksandrowicach.

Okrąg Wojewódzki LOPP w Katowicach otworzył w ostatnich dniach nową kolekturę Loterji Państwowej w lokalu Ośrodka propagandowego przy ul. Marjańskiej 3 w Katowicach.

OKRĄG TARNOPOLSKI.

Pragnąc pobudzić działalność i podnieść poziom modelarstwa na terenie Województwa Poleskiego — Zarząd Okręgu zorganizował w czasie od 3 do 9 stycznia 35 r. Kurs Informacyjny dla Kierowników Modelarni.

Słuchacze kursu otrzymali potrzebne wiadomości teoretyczne i wykonali własnoręcznie po jednym kompletnym modelu latającym.

Kurs ukończyło 20 kierowników.

OKRĄG WARSZAWSKI.

Do Zarządu Okręgu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Warszawie, nadesłali obligacje Pożyczki Narodowej, jako ofiary na LOPP.: p. Juljan Gierasiewicz z Łowicza na zł. 100 i uczniowie szkoły powszechnej im. B. Joselewicza w Kutnie na zł. 50

OKRĄG STOŁECZNY L. O. P. P.

Zarząd Kasy Przezorności Pracowników Okręgu LOPP. m. st. Warszawy, urządza 23 lutego b. r. koleżeńską zabawę „Dancing-Bridge" w lokalu Okręgu, al. Jerozolimskie Nr. 6.

Przy budowie szybowca w Grodźcu.



SZYBOWNICTWO W KOŁACH L. O. P. P.

Rozwijające się szybownictwo polskie, które wybija się na jedno z czołowych miejsc w Europie, skłoniło Zarząd m. Koła L. O. P. P. w Grodźcu do podjęcia starań około stworzenia ośrodka szybowcowego na terenie Zagłębia Dąbrowskiego. Chodziło Zarządowi przedewszystkiem o to, aby udostępnić i krzewić tę najmłodszą gałęź lotnictwa wśród młodzieży poborowej, zaoszczędzając tem samem Państwu wydatków i czasu na szkolenie pilotów wojskowych, w drugim rzędzie, by z pośród tej młodzieży, elementu najbardziej entuzjastycznego i chętnego w pracy, wyłowić ewentualne talenty i kierować je na właściwe tory.

Usiłowania Zarządu, jak dotychczas, zostały już uwieńczone całym szeregiem pięknych sukcesów. Myśl bowiem rzucona przez Zarząd m. Koła L. O. P. P: znalazła nietylko oddźwięk w sferach inteligenckich społeczeństwa, zawsze ofiarnego na cele społeczne, ale przedewszystkiem u robotników.

I tak pracownicy warsztatów Zakładów Solvay w Grodźcu ofiarowali swą bezinteresowną pracę przy budowie szybowca, jaką Zarząd zamierzał przeprowadzić, deklarując i w przyszłości gotowość przy ewentualnych remontach tego szybowca.

Utworzone Koło szybowcowe znalazło nadspodziewaną ilość członków we wszystkich sferach miejscowego społeczeństwa, przyczem Zakłady Przemysłowe na terenie Grodźca ofiarowały jednorazowo większe sumy.

Wreszcie Zarząd Główny L. O. P. P. w Warszawie, oceniając inicjatywę Zarządu miejscowego koła L. O. P. P. i wysiłki tutejszego społeczeństwa — pośpieszył z subwencją w kwocie zł. 350.

Budowa szybowca, nadzorowana przez biuro „Veritas", idzie pełną parą i z końcem kwietnia będzie gotowy do użytku.

Środki finansowe, zdobyte przez koło szybowcowe, starczą w zupełności na pokrycie wydatków, związanych z wykonaniem budowy szybowca i pozwolą na założenie pierwszego szybowiska na terenie Zagłębia, w miejscu, w którym zwołana w tym celu komisja uzna to za stosowne.

* * *

W bieżącym roku Okręg Wojewódzki L. O. P. P. w Tarnopolu rozpoczął intensywną propagandę w kierunku rozwijania kół szybowcowych. Zorganizowano już 10 Kół szybowcowych w Borszczowie, Brodach, Brzeżanach, Czortkowie, Radziechowie, Tarnopolu, Trembowli, Zaleszczykach, Zbarażu i Złoczowie, oraz szkołę szybowcową na Zagrobeli pod Tarnopolem. W powyższej szkole przeprowadzono 3 kursy, na których ogółem było 38 kandydatów. Ogółem podczas trzech kursów wykonano 1107 lotów. Szkolenie odbywało się na dwóch szybowcach szkolnych typu „Wrona" i „C. W. J. 1".

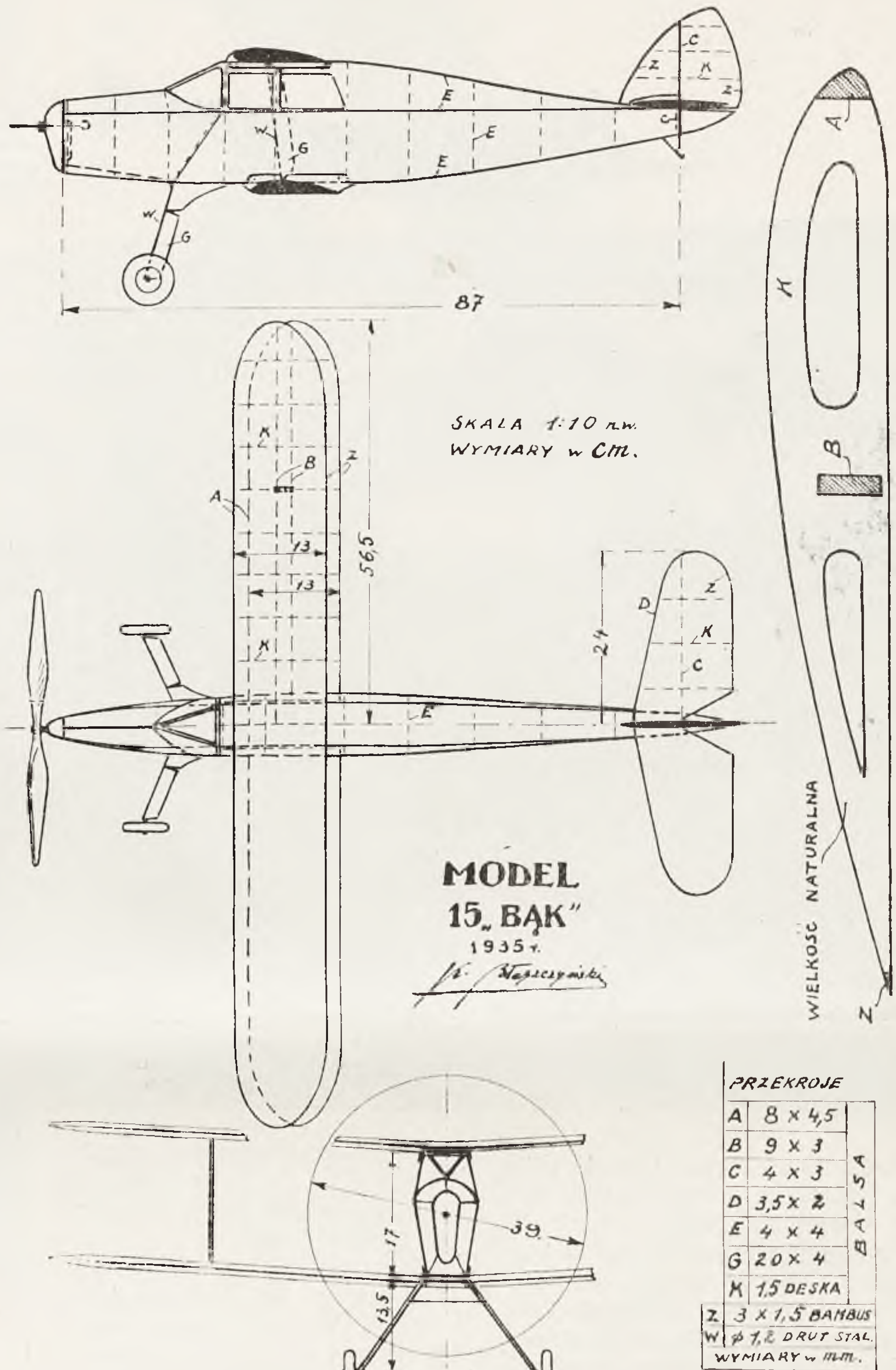
Zarząd Okręgu, doceniając znaczenie propagandowe szybownictwa, przygotowuje już sprzęt na rok bieżący. Okrąg zamówił jeszcze dwa szybowce, typu CW 8, ażeby z wiosną rozpocząć racjonalne szkolenie.

MODEL 15 „BĄK" KONSTRUKCJI K. BŁASZCZYŃSKIEGO

Dwupłatowiec 15 „Bąk" jest to jeden z serji najnowszych konstrukcyj moich modeli, specjalnie opracowanych, zgodnie z wymaganiami nowego regulaminu, na przyszłe Ogólno-Krajowe Zawody Modeli Lat.

Sposób wykonania poszczególnych części modelu nie różni się zupełnie od poprzednich, niejednokrotnie opisywanych w czas. „Lot i OPG. Polski". Jeżeli ten opis dla niektórych modelarzy będzie niewystarczający, to radzę uważnie przestudjować modele „15-BKB" i „8-MOL", umieszczone w NrNr. 22 i 26, głównie budowę skrzydeł, statecznika i kadłuba.

Skrzydła modelu wykonane są całkowicie z balsy, prócz tylniej krawędzi, która jest bambusowa. Stateczniki wykonane są podobnie jak i skrzydła. Sposób przymocowania skrzydeł do kadłuba zarówno górnego jak i dolnego jest jednakowy, a mianowicie do środkowych 2-ch żeberek przyklejone są dwie deseczki-suwaki, które ciasno obejmują kadłub, z tą tylko różnicą, że w górnym skrzydle deseczki wystają od spodu, a w dolnym od góry. Deseczki te przypina się szpilkami do podłużnic kadłuba, co stanowi przymocowanie skrzydeł. Prócz tego skrzydła zmocowane są ze sobą 2-ma stójkami. Stójki wykonane są z balsy i drutu stalowego w ten sposób, że w przednią krawędź stójki balsowej wpuszczony jest drut stalowy, a całość posiada przekrój kroplowy. Skrzydła w odpowiednich miejscach mają powklejane małe kawałeczki petyku, w których powiercone są dziurki dla umocowania w nich końców drutów, wystających ze stójek. Przy przymocowaniu skrzydeł należy uważać, aby były do siebie umieszczone równolegle w widoku bocznym.



PRZEKROJE

A	8 x 4,5	BALSA
B	9 x 3	BALSA
C	4 x 3	BALSA
D	3,5 x 2	BALSA
E	4 x 4	BALSA
G	20 x 4	BALSA
K	1,5 DESKA	BALSA
Z	3 x 1,5 BAMBUS	
W	⌀ 1,2 DRUT STAL.	

WYMIARY w mm.

Kadłub modelu wykonany jest całkowicie z balsy, 6 podłużnic posklejanych jest ze sobą szeregiem poprzeczek z wyjątkiem tylko przedniej części kadłuba u góry, gdzie dwie podłużnice zbiegają się w jedną, tworząc t. zw. oszklenie kabiny. Koniec kadłuba jest odejmowany i tworzy jakoby grzybek, w którym umieszczony jest haczyk do zaczepienia gumy. Przód kadłuba zakończony jest normalnie grzybkiem, który dla wzmocnienia oklejony jest jedwabiem.



Podwozie składa się z 2-ch osobnych goleni, wykonanych podobnie jak stójki, t. j. z drutu stalowego i balsy. Golenie w pewnych odstępach mają przeciętą balsę, a to dlatego, aby drut w tych miejscach mógł się łatwo zginać, co tworzy amortyzację przy uderzeniach modelu.

Cały model pokryty jest papierem japońskim i powleczony cellonem z wyjątkiem części kadłuba, która jest pokryta cienkim celloloidem lub celofanem, tworząc jakoby oszklenie. Papier japoński w ostateczności może być zastąpiony grubszą bibułką angielską.

Skrzydła przymocowane są pod kątem 0 stopni. Środek ciężkości modelu wypada mniej więcej na 5 cm. w górnym skrzydle, licząc od przedniej krawędzi.

Śmigło o skoku 38 cm. obracane jest przez 10 — 12 nitek gumowych przekr. 1X5 mm. Całkowita waga modelu nie powinna przekraczać 200 gr.

LIST DO AMERYKI

Na lewo u góry: Samolot pasażerski typu Junkers JU [...]ikowy, (unosi 18 pasażerów plus bagaż). Pod nim sterowiec Graf Zeppelin utrzymujący komunikację tra[...]na. Na prawo w rogu fragment statku „Schwabenland" (obok dźwigu pomost katapulty i wodnosamolot D[...]il). Na mapie ze względu na przejrzystość niektóre odległości w Europie są w skali zwiększonej (np. Berl[...]ardt i Friedrichshafen). Trasa prosta oznacza drogę



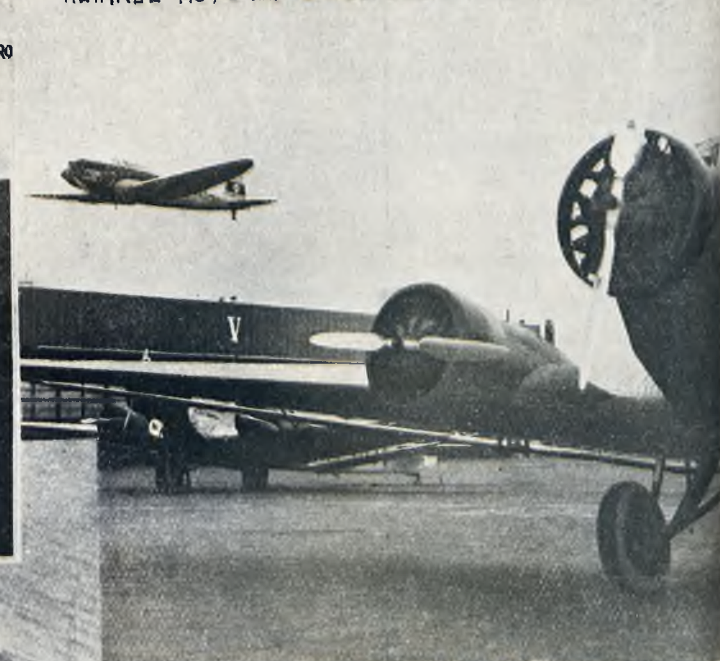


NAD RIO DE JANEIRO



„WESTFALEN"

HEINKEL He 70 NAD TEMPELHOFEM







„SCHWABENLAND"



Uważny czytelnik „Lotu i Oplg. Polski" pamięta zapewne, że w roku ubiegłym parę razy wspominaliśmy o poczcie lotniczej pomiędzy Ameryką Południową a Polską. Kto przeoczył i zapomniał, temu powtórzymy — w Nr. 5 umieściliśmy fotografję koperty pierwszego listu, który z rekordową szybkością, drogą powietrzną przybył z Urugwaju do Warszawy wciągu kilku dni. Potem w Nr. 9 daliśmy króciutki artykulik o statku lądowisku „Westfallen". Dziś nie są to już rewelacje. Między Europą a Ameryką Południową istnieje komunikacja pocztowo - lotnicza stała, dokładna, pewna i szybka. Jeżeli w piątek wieczór wrzucimy w Warszawie do skrzynki list zaadresowany do kogoś w Brazylji, Argentynie, Boliwji, Chile, Equador, Peru, Uru- czy też Paragwaju, — możemy już na drugi czwartek rano mieć w ręku odpowiedź. 13-naście niepełnych dni.

Spójrzmy na mapę: przeszło 9 tysięcy kilometrów trasy tam, tyleż zpowrotem. Razem 18 tysięcy .Tyle, co sześćdziesiąt razy z Warszawy do Poznania.

Koszt: normalna opłata zagranicznego listu + opłata za przewóz lotniczy, co wynosi ogółem 4 złote z groszami.

Koszt nie jest chyba duży, jeśli się zważy, że drogą dawną, tak zwaną normalną, wędrowałby taki list i jego odpowiedź 40 do 60 dni, a jedno słowo kablogramu kosztuje przeszło 4 złote.

Obecna regularność?... Czy wystarczy, gdy powiemy, że w ciągu roku od 2. II. 1934 r. do chwili obecnej, poczta lotnicza, która na tej trasie przechodzi przez ręce trzech towarzystw lotniczych t. j. Polskich Linij Lotniczych „Lot". Niemieckiej „Lufthansy" i brazylijskiego towarzystwa akcyjnego „Condor" — nie miała ani jednego dnia opóźnienia.

Przyjrzyjmy się teraz drodze naszego listu, który z urzędu pocztowego, któregokolwiek miasta Polski, jako express powędrował na lotnisko w Warszawie, by lecieć na druga półkulę. Wiemy wszyscy, że listy lotnicze są traktowane jako expressy i wszędzie tam, gdzie komunikacji powietrzno-pocztowej niema, są wysyłane najbliższym pociągiem.

Wpakowany rano do samolotu Polskich Linij Lotniczych „Lot" jest nasz list przedpołudniem w Berlinie. Stamtąd, zależnie od tego, czy w danym tygodniu kursuje sterowiec, czy wodno-samolot, transportują pocztę do Friedrichshafen lub Stutgardu. Zeppelin odlatuje z Friedrichshafen tego samego dnia (sobota) w nocy i we wtorek wieczorem jest już w Pernambuco. Tam opuszcza poczta pokład sterowca, zostaje mianowicie zrzucona na lotnisko ze spadochronem poto, by przeładowana na samolot, być w Rio de Janeiro wcześniej, niż pasażerowie, lecący Zeppelinem.

O ile list wysyła Lufthansa do Stutgardu, leci on samolotem - błyskawicą Heinkla (ponad 300 klm. na godz.) do Sevilli lub na wybrzeże Afrykańskie w niedzielę. Tam przejmują przesyłki pocztowe samoloty, kursujące nocą i przewożą je poprzez Bathurst Las Palmas do statku **„Schwabenland"**, który jest jednym z 2-ch pływających lotnisk, zainstalowanych na Atlantyku południowym. Drugim takim statkiem jest **„Westfalen"**. Oba posiadają specjalne urządzenia przystosowane do wodowania samolotów w ich pobliżu i katapulty do wyrzucania samolotów, znajdujących się na ich pokładzie.

Statek podpływa do brzegu i przejmuje pocztę z samolotu. Na pokładzie statku stoi już gotowy do startu wodno-samolot transoceaniczny. Zabiera on pocztę, poczem natychmiast wyrzuca go katapulta do lotu bezpośredniego aż do brzegów amerykańskich. Po drodze spotyka drugie lotnisko pływające t. j. statek „Westfalen", który obecnie nie krąży już po środku oceanu, a w ostatniej jednej trzeciej części drogi przez ocean. Nie woduje jednak obok niego, gdyż w drodze z Europy do Ameryki wieją zawsze pomyślne wiatry. Po przybyciu do brzegu, poczta zostaje przeładowana na samolot syndykatu „Condor". Ten ostatni przewozi pocztę do miejsca przeznaczenia.

W drodze powrotnej z Ameryki ze względu na stale wiejące przeciwne wiatry, pasaty, wodnosamolot leci z brzegu amerykańskiego kilkaset kilometrów w ocean. Tam woduje obok statku „Westfalen". Ze statku, po uzupełnieniu zapasów paliwa, katapulta wyrzuca samolot do lotu aż do brzegów afrykańskich. Po przybyciu do Bathurst, poczta przeładowuje się na oczekujący samolot, który wiezie ją do Europy.

Jeszcze chcielibyśmy dać Czytelnikom króciutką radę. Pisać najlepiej na papierze cieniutkim (wszystkie urzędy pocztowe mają taki papier i koperty na sprzedaż, a może z czasem będą go wydawały darmo). Pamiętajmy bowiem, że każdy gram wagi listu ponad 5 pociąga za sobą dodatkowe opłaty.

j. b.

L. O. P. P.

KOMITET ŻWIRKI I WIGURY

SPRAWOZDANIE RACHUNKOWE

WPŁYWY:

w okresie od dnia 2 września 1932 r., do dnia 1 listopada 1934 r.

Na ufundowanie stypendjów (w tem 30.000 zł. zebrane przez „Wieczór Warszawski“) . .		44.798.50
„ „ nagrobka		2.499.15
„ „ samolotów:		
Zarząd Główny LOPP . . .	35.000.— zł.	
Okręgi LOPP	328.964.48	
Oficerowie W. P. . . .	89.132.93	
Podoficerowie W. P. . . .	187.096.45	
Związek Strzelecki . . .	54.765.47	
Związek Spółdzielni Spożywców .	45.000.—	
Prac. Polskiego Monopolu Tytoniowego	35.000.—	
Pracownicy P.L.L. „Lot“ . .	30 611.06	
Klub Sejmowy B. B W. R. . .	34.425.—	
Komitet Kobiecy Budowy Samolotu .	23.320.12	
Straż Graniczna	17.023.91	880.339.42
Na ogólne cele fundacji:		
Pan Prezydent Rzeczypospolitej .	500.—	
Banki	18.500.—	
Gazety i Czasopisma . . .	16.010.33	
Aeroklub R. P. — zebrane ofiary .	4.994.33	
Różne stowarzyszenia i osoby prawne	7.157.41	
Pracownicy różnych instytucji . .	9.804.63	
Różne	3.653.32	
Dochód ze sprzed fotogr.,nalepek i portr.	4.225.17	
„ ze sprzedaży broszur . .	3.662.27	
„ z koncertu . . .	1 553.29	
Odsetki od funduszów . . .	11.990.27	82 051 92
		1.009 668.09
		5.827.89
		1.015.515.98

Wyszczególnienie wpłat od Okręgów LOPP:

1. Białostocki . . .	1.659.55	11. Stanisławowski .	1.607.03
2. Kielecki	33.134.50	12. Stołeczny . . .	15.142.41
3. Krakowski . . .	35.534.09	13. Śląski	35.217.02
4. Lubelski	30.944.34	14. Tarnopolski . .	44.50
5. Lwowski	3.904.25	15. Warszawski . . .	3.837.42
6. Łódzki.	3.593.44	16 Warsz. Kolejowy .	31.707.70
7. Nowogródzki . .	1.689.05	17. Wileński . . .	20 256.42
8. Poleski	1.178.80	18. Wileński Kolejowy	25.000.—
9. Pomorski . .	42.059.49	19 Wołyński . . .	3 619 59
10. Poznański . . .	8.831.88		328.964.48

WYDATKI:

w okresie od dnia 2 września 1932 r. do dnia 1 listopada 1934 r.

Ufundowanie dwóch stypendjów Żwirki i Wigury . .		60.000.—	
Budowa nagrobka . . .		8.340.—	
Kier. Zaop. Aeronautyki na samoloty challenge'owe .	300.000.—		
Doświadcz. Warszt. Lotn. na samoloty szkolne . .	10.500.—		
Samolot mjr. Skarżyńskiego .	29.000.—		
Udział w zakupie samolotu dla Aer. Gdańskiego . .	1 250 —	340.750.—	
Propaganda i organizacja (w okresie dwuletnim) . .		32.401.12	
Koszty administracyjne (za okres dwuletni) . . .		35.559.87	477.050.99
Zobowiązania:			
Reszta do zapłacenia Kierownictwu Zaopatrzenia Aeronautyki na samoloty challenge'owe . . .		100.000.—	
Należność za samoloty szkolne i treningowe zamówione w doświadczalnych Warsztatach Lotn.: 6 płatowców RWD-6 po 25.000 zł., 14 płatowców RWD-8 po 15.000 zł. za potrąceniem zaliczki w wysok. zł. 10.500		349.500.—	449.500.—
Razem wydatki i zobowiązania do płacenia . .			926 550.99

Razem wpływy . . .	1.015.515.98
Razem wydatki i zobowiązania .	926.550.99
Saldo:	88.964.99

Sekretarz Generalny
(—) JAN RUDOWSKI

Prezes
(—) Inż. LEON BERBECKI
Gen. dyw.

„LOT i o.p l g. POLSKI“, komunikuje, że każdy prenumerator wpłacający pełną prenumeratę roczną (zł. 10) zgóry, otrzyma jako bezpłatne premium oprawny jubileuszowy numer miesięcznika „Lot Polski“ obrazujący działalność L. O. P. P. za okres jego dziesięciolecia (1923-1933).

Ze względu na wielkie zainteresowanie, które wywołał model latający „MOL“ została wykonana odbitka z N-ru 25/26 dwutygodnika „Lot i oplg Polski“ i jest do nabycia w administracji pisma, Warszawa, Wierzbowa 9, po cenie 30 gr.

LOT WE MGLE.

A. ZASUSZANKA.

Jak potępieniec tłukę się nad ziemią.
Któż te kotary rozpinał?
Chaty i płoty groźnie w bieli drzemią.
Lądować! — jak? Kryminał!
Patrzę w dół, oczy oślepione bielą
kłują, gdy mignie grunt ciemno.
Gdzieś jest pogoda, lotniska się ścielą,
ale nie tu — nie podemną.
Już — już — i nagle słomiapy dach tryska.
W prawo! Tu brzoza — więc z lewa.
Straszna jest ziemia, upragniona, bliska.
broniona z pasją przez drzewa.

Ach, żeby radjo. Wiedzieć: pułap trzysta
i lecieć tam na busolę.
I żeby wiatr mi zawył i zaświstał,
choć jedno odkrył pole.
O piękne Polki — już w letnie wieczory
nie zbłądzę na kwaśne mleko.
Błądzę naprawdę — ja, do błądzeń skory;
tak bliskoście i daleko.
I ja, co nie znam słowa wahań: „może“,
co innych w górę zanoszę,
myślę: otom jest — miły Panie Boże —
jak mucha pod mlecznym kloszem.

I mnie — motylka, ptaszka — słyszycie
rozwódki, wdowy i panny?
— wiąże, krępuje — Ona. I jestem
mgły, mgły niewolnik zachłannej.

MODLITWA LOTNIKA.

Boże łaski, miłości, Boże — twórco kwiatów,
co rozpalasz na niebie tęczę wielobarwną —
wznosimy się do Ciebie w blaskach Twoich światów,
ponad skowronków rzeszę poddańczą i gwarną.
Chwałę Twoją śpiewają śmigi nasze śliskie.
Jesteśmy tylko ludźmi, lecz lecąc do Ciebie,
zbywamy wagi ciała; grzechy nasze wszystkie
pęd i wysokość zmniejsza, a sina mgła grzebie.

Lazur Twojego nieba i szkarłat krwi własnej
mamy w sercu, co tylko zna rapsodu tony.
Daj nam — Boże — wzrok orli i świat daj nieciasny
na nasze orle skrzydła i na orle szpony.
Rytm mu damy serc silnych i prostotę dzieci,
lot nasz tory mu życia wzniesie i uprości,
i w kraje, gdzie Twe słońce — Boże szczytów — świeci,
wniesiemy prawdę, pokój i siłę miłości.

ZIEMIA NASZA CORAZ MNIEJSZA?

Oto tytuł artykułu, ogłoszonego w gazecie „Le Matin“, z niedzieli, 25 listopada 1934 r., t. j. w okresie trwania 14-ej Międzynarodowej Wystawy Lotniczej w Paryżu, w którym autor snuje bardzo ciekawe refleksje na temat złudzenia, któremu ulegamy wszyscy, dzięki coraz to bardziej zastanawiającemu zwiększaniu się szybkości przeciętnej samolotów.

Wywody jego, zresztą wcale przekonywujące, brzmią w streszczeniu:

Jasnem jest, iż bieg ziemi się nie zmniejsza. lecz co się zmienia, to szybkość, z jaką możemy obecnie poruszać się z miasta do miasta, lub z jednego kontynentu na drugi. Psychologicznie biorąc, zrównoważają się ze sobą: owa przeciętna szybkość samolotu, z ubytkiem chyżości obrotów globu ziemskiego.

Gdyby tak miano scharakteryzować dotychczasowy wysiłek człowieka, zwłaszcza na przestrzeni ostatnich 300 lat, powiedziałbym, że poświęcony został on przedewszystkiem uczynieniu transportów coraz to szybszemi i łatwiejszemi, co (w innym języku) równa się zmniejszeniu odległości, dzielącej człowieka od swoich braci — sąsiadów, no, a także wrogów! Ma się wrażenie, jakgdyby marny duch człowieka chciał znaleźć odpowiedź na piękne słowa poety Leconte de Lisle, skierowane do Śmierci: „Uwolnij nas od Czasu, Ilości i Przestrzeni“.

Lecz nie do Śmierci zwrócił się człowiek temi słowami, lecz do Życia — i to do Życia coraz bardziej intensywnego.

Biegacze dzisiejsi szybciej się poruszają, niż legendarny Maratończyk.

Konie wyścigowe, starannie dobierane, zwiększają z roku na rok swoją szybkość na kilometrze o kilka sekund lub ich części.

W starym, graficznym albumie statystycznym możemy znaleźć bardzo interesujące zestawienie, jak to Francja, w miarę jak jej szlaki stawały się coraz szybsze, malała i malała.

w godzinach:

Z Paryża do Calais: rok 1650—123, r. 1762—60, r. 1814 — 40, r. 1834 — 28, r. 1854 — 6, r. 1887 — 4;

z Paryża do Marsylji: rok 1650 — 359, rok 1762 — 184, rok 1814 — 112, rok 1834 — 80, rok 1854 — 38, rok 1887 — 15.

Koleje, tak wolne w r. 1854, osiągają dzisiaj niekiedy 150 klm. na godzinę i stałą szybkość przeciętną do 100 klm.

Samochody zaś, wprawdzie na torze, są w stanie zrobić trzy razy więcej.

Można sobie zdać sprawę z tego, co oznacza owa szybkość 100 klm. na godzinę, jeżeli sobie przypomnieć, iż jaskółka, najszybszy z pośród ptaków, nie może przekroczyć szybkości 80 klm. i że chyżość orkanu wynosi 100 klm. Przy bardzo rzadko zresztą zaobserwowanej sile wiatru o 150 klm.-godzin, wszystko, co się znajduje po drodze, ulega zniszczeniu. Są to cyklony, którym nic a nic oprzeć się nie jest w stanie.

Samolot przemienił zupełnie bieg człowieka w jego dążności spotkania się z innym.

Z Paryża do Marsylji dostać się już można w dwie godziny.

Przebyto przestrzeń 4000 klm. w Ameryce Północnej z Nowego Jorku do Pacyfiku w 11 godzin, z szybkością handlową prawie 400 klm.

Lecz mimo, iż mówi się o tych rekordach, pozostaje się ciągle w tyle: każdy dzień bowiem powiększa sukcesy.

Znalazł się już taki samolot, który przeleciał dystans Londyn — Australja (Melbourne) w dwa dni 22 godz.

Największa zaś szybkość, zdobyta kiedykolwiek przez człowieka jest ta, którą osiągnął Włoch Agello na hydroplanie: owe fantastyczne 710 klm. na godzinę (8 razy szybsza od lotu jaskółki).

Lecz cyfry powyższe, aczkolwiek bardzo są imponujące, będą napewno znacznie przewyższone, jeżeli się będzie podróżowało na wielkich wysokościach (w stratosferze).

Jaką by nie była owa cudowna szybkość statków powietrznych, wyczarowana na powierzchni naszej skromnej planety, nie stanowi ona absolutnie nic w porównaniu z chyżością astronomiczną jej samej.

Gdyby tak uwierzyć astronomom, istnieją ponoć gwiazdy, które biegają znacznie szybciej, bo 1000 klm. na sekundę (!?).

Nie naszą jest rzeczą, abyśmy, przyciśnięci do ziemi przez wszechwładną siłę ciążenia, zajmowali się planetami lub innemi ciałami niebieskiemi. Lecz co do szybkości, znamy oczywiście tylko nasz skromny przybytek ziemny, na którym mieszkamy. Czyli, osiągnęliśmy to, że stał się on coraz mniejszy i bardziej dostępny.

W. W.

ZE ŚWIATA

Na lotnisku pod Londynem została urządzona b. ciekawa rozrywka dla pilotów. Rozrywka ta polega na tem, że pilot w locie musi strącić skrzydłem samolotu piłkę, która leży na maszcie. Moment taki widzimy na rysunku obok. **(1)**

* * *

Francuski lotnik Henri Mignet skonstruował samolocik, który otrzymał w społeczeństwie francuskiem b. zachęcającą nazwę „Wesz Niebieska". Samolocik ten należy do kategorji najmniejszych z pośród nam znanych. **(2)**

* * *

W Hamble koło Southamptonu w Anglji mieści się „Brytyjski Uniwersytet Lotniczy", utrzymywany przez Air Services Training Ltd., do którego jedynym i zasadniczym warunkiem przyjęcia jest znajomość języka angielskiego. Po ukończeniu szkoły powszechnej, młodzieniec, który chce się poświęcić karjerze lotniczej, zgłasza się do tego „Uniwersytetu" i mając lat 21 jest już wykwalifikowanym pilotem. Nauka obejmuje latanie na wszystkich typach samolotów, przyczem ilość godzin lotu wynosi 300 godzin. Na rysunku instruktor obznajmia uczniów z zapuszczaniem silnika. **(3)**

* * *

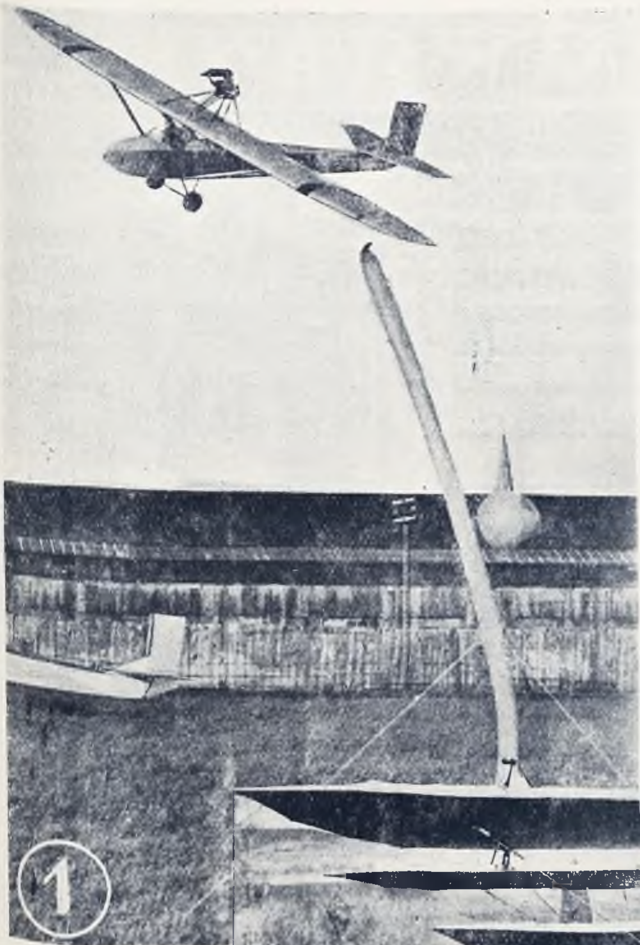
Pan Vincence Meo z Genui skonstruował nowy typ spadochronu, który otwiera się prawie natychmiast t. j. umożliwia skok nawet z wysokości 10 mt. Spadochron ten umożliwi lotnikom skok z bardzo małej wysokości bez wielkiego ryzyka. Na wypadek, kiedy ręce pilota są unieruchomione z jakiegokolwiekbądź powodu, lotnik może otworzyć spadochron zębami za pomocą paska skórzanego, który przechodzi b. blizko ust. Na fotografji widzimy spadochron podczas prób na jednej z ulic Genui. **(4)**

* * *

Towarzystwo Komunikacji Powietrz-nej P. A. A. w St. Zjedn. Ameryki zakupiło dla swoich długodystansowych lotów 4 wodnosamoloty Sikorskiego, po cenie około 3 miljonów zł. za jeden wodnosamolot.

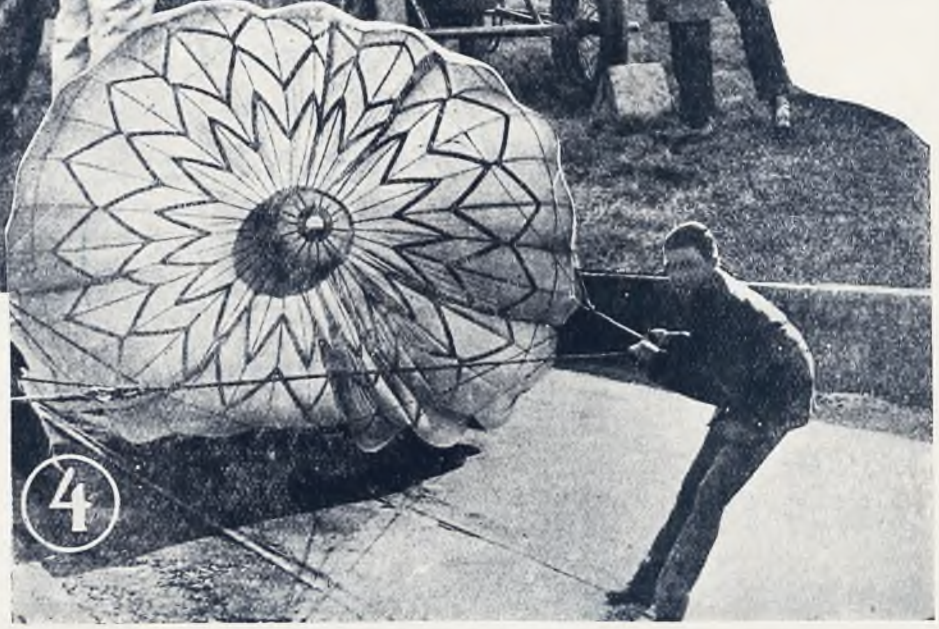
* * *

Liga Obrony Powietrznej Wielkiej Brytanji powołała do życia nową organizację „The Young Pilot's Founds" (Fundusz Młodych Pilotów). Fundusz ten jest przeznaczony dla młodzieży, która nieposiada odpowiednich środków na opłacenie kosztów szkolenia pilotażu. Minister Lotnictwa Lord Londonderry wyraził swą aprobatę dla tych poczynań. Liga otrzymała już dużo zgłoszeń od młodych adeptów „Sztuki lotniczej" i przychodzi im z pomocą w ten sposób, że uczeń płaci jedną połowę, Liga zaś drugą. Aerokluby stają się w ten sposób łącznikami pomiędzy uczniami, a funduszem na terenie całej W. Brytanji.









Dnia 3-go lutego r. b., w jednej z klinik w Monachjum, zmarł w wieku lat 66 znany w świecie lotniczym profesor **Hugo Junkers.** Zmarły rozpoczął swą karjerę w Kontinental Gas-Gesel-schaft. W roku 1895 ufundował pod własnem nazwiskiem Towarzystwo w Dessau, które wypuściło na rynek dużo przyrządów do ogrzewania gazem. W roku 1915 wykonał pierwszy samolot z metalu typu „J T.", a później już szereg innych typów, a więc: „J4", „J9" i „J10" a ostatnio już wielosilnikowe „G38", „JU52" i „JU160". Lecz nietylko samoloty wychodziły z jego zakładów, ale i silniki lotnicze Diesl'a na ropę. Poza pracą w fabryce zmarły piastował również katedrę termodynamiki.



OD REDAKCJI.

Z dniem dzisiejszym do numerów Lotu, będziemy dodawali bezpłatnie dla naszych prenumeratorów dodatek literacki, stronice zebrane i złożone odpowiednio utworzą książeczkę. Na pierwszy ogień puściliśmy fragmenty niewydanych pamiętników ppłk. pil.ob. Tadeusza Praussa, obecnego dowódcę 6 p. lotniczego we Lwowie. Po wydrukowaniu **całości**, zbroszurowane książeczki będą do nabycia w administracji pisma, oraz w ośrodkach propagandy LOPP.

BARWNA ODBITKA FOTOGRAFJI
MARSZAŁKA POLSKI **JÓZEFA PIŁSUDSKIEGO**
w otoczeniu zwycięzców CHALLENGE'U
kapitana-pilota JERZEGO BAJANA
i sierżanta GUSTAWA POKRZYWKI

powinna się znaleźć w każdym domu, dla którego drogie jest lotnictwo polskie, tembardziej, że część dochodu zasili fundusze na budowę samolotów.

Wysyłkę uskutecznia Administracja dwutygodnika „LOT i oplg. POLSKI" po otrzymaniu zamówienia i po wpłaceniu zł. 1 na konto P. K. O. Nr. 7.860 (z zaznaczeniem celu wpłaty).

Do nabycia również w Ośrodkach Propagandy LOPP.

Redakcja rękopisów nie zwraca.

Redaktor przyjmuje od godz. 10 — 12 we wtorki, czwartki i soboty.

Sekretarz redakcji przyjmuje od godz. 10 — 12 w poniedziałki, środy i piątki.

Warunki prenumeraty w kraju: **rocznie** 10 zł., **półrocznie** 5 zł., **kwartalnie** 2 zł. 50gr.

Zagranicą rocznie: 9 fr. szw., **półrocznie** 4½ fr. szw. — **Konto czekowe P. K. O. Nr. 7.860.**

Ceny ogłoszeń: Okł. Cała strona 1.000 zł., ½ str. 500 zł., ¼ str. 300 zł. Barwa o 30% drożej.

Komitet Redakcyjny: Przewodniczący: mjr. pil. A. Wojtyga. **Członkowie:** płk. inż. K. Moniuszko, mjr. pil F. Haberek.

Redaktor: Juljusz Baykowski.

Wydawca: Zarz. Gł. L. O. P. P. **Red. i adm. Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 2-66-88.** **Konto P. K. O. 7.860.**

Drukarnia Mazowiecka, Warszawa, Szpitalna 1. Telefon 649-04.


NAD MORZEM CZUWA STRAŻ...